CAPÍTULO 91. EVALUACIÓN DE POSEEDORES DE CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (COA) QUE OPEREN CON NUEVE O MENOS PAX.

Sección 1. Antecedentes

1. CÓDIGOS DE ACTIVIDAD

A. Mantenimiento: RESERVADO

B. Aviónica: RESERVADO

3. OBJETIVO.

Este capítulo proporciona una guía para la evaluación, aprobación y administración de un programa de inspección de aeronaves para operador / solicitante operando aeronaves que tienen certificado tipo para nueve pasajeros o menos.

5. GENERALIDADES

A. La capacidad de pasajeros esta dada en el Certificado Tipo (TC) ó Certificado Tipo Suplementario (STC). La capacidad de pasajeros de una aeronave con TC es la capacidad de asientos de pasajeros que se indica en el TC o en el STC. El fabricante (poseedor del certificado tipo) puede tener varias configuraciones aprobadas de asientos de pasajeros; que permite que la capacidad aprobada del TC o STC sea reconfigurada convirtiendo de una configuración aprobada a otra. La remoción de asientos de pasajeros no constituye un cambio en la capacidad indicada en el certificado tipo a menos que sea como resultado de una reconfiguración de cabina conforme con un STC o datos aprobados.

NOTA: No es intención de la Reglamentación que se permita a los operadores remover o bloquear asientos de pasajeros con la finalidad de evadir los requerimientos de mantenimiento.

B. Un poseedor de COA pequeño (9 o menos asientos de pasajeros) puede elegir mantener su aeronave dentro de un programa de Aeronavegabilidad Continuada. Si el operador elige usar dicho programa, este debe ser aprobado de acuerdo con la orientación en Vol. II capitulo 64.

7. REQUERIMIENTOS ANUALES Y DE 100 HORAS DE INSPECCION.

Los requerimientos anuales y de 100 horas de inspección están definidos en la Parte 43 en el Apéndice D. El poseedor del certificado podría solicitar trabajo adicional o poner énfasis en ciertas tareas; sin embargo, no hay ningún método formal para incluir estos ítems en base continua en inspecciones sucesivas.

9. INSPECCIONES PROGRESIVAS

A. Cada operador que desee el uso de inspecciones progresivas debe remitir una solicitud por escrito a la AAC. El solicitante debe tener lo siguiente:

(1) Un técnico de mantenimiento debidamente habilitado(quien realiza el trabajo por la empresa poseedora de COA, y no por sí solo), o una organización de mantenimiento aprobada, o el fabricante de la aeronave para supervisar y conducir la inspección.

(2) Un manual de procedimientos de inspección vigente

(3) Suficiente espacio y equipo para el desarrollo necesario e inspección apropiada de la aeronave

(4) Información técnica apropiada y actualizada de la aeronave.

11. INTERVALOS DE INSPECCIONES PROGRESIVAS.

A. Un programa de inspección progresiva debe proveer una inspección completa de la aeronave dentro de cada período de los 12 meses y ser consistente con las recomendaciones del fabricante, experiencia de servicio de campo y la clase de operaciones en que la aeronave está involucrada. El plan de inspecciones debe asegurar que la aeronave este, todo el tiempo aeronavegable y conforme todas las especificaciones aplicables del Estado de Fabricación, hojas de datos, certificado tipo, Directivas de Aeronavegabilidad y otra información aprobada.

B. Los intervalos de inspección deben basarse en las recomendaciones del fabricante, experiencia en el servicio de campo, historial de funcionamiento defectuoso y el tipo de operaciones en las cuales esta la aeronave involucrada.

(1) Si el dueño u operador requiere ayuda en establecer intervalos de inspección, el inspector debe suministrar ayuda basada en la experiencia y conocimiento de la aeronave en particular.

(2) Cuando se carece de conocimiento adecuado de los problemas de una aeronave en particular, el propietario u operador deben ser advertidos para establecer una rutina inicial razonable y detallada

de los intervalos de inspección y planificar aportes en los intervalos basados en la experiencia del servicio. El operador debe estar enterado de la responsabilidad para iniciar una serie de inspecciones. Esto resultará en una inspección completa de la aeronave.

C. Requerimientos:

(1) Antes de que una aeronave sea puesta en un programa de inspección progresiva, esta debe experimentar una inspección al menos igual, a una inspección de 100 horas. Después de la inspección inicial, se debe conducir inspecciones detalladas y rutinarias como lo estipulado en el programa de inspecciones progresivas.

(2) Las inspecciones rutinarias consisten en el examen visual o verificación de la aeronave, instalaciones y componentes, hasta donde sea práctico sin desarmar.

(3) La inspección de detalle consiste de un examen general de aquellos ítems con necesidad de desarmado. Para el propósito de este párrafo la reparación (Overhaul) de un componente o sistema está considerada como inspección de detalle.

(4) Antes que una aeronave este en un programa progresivo de inspección y devuelto a un programa de inspección anual o de 100 horas, las partes restantes de la inspección progresiva se completarán.

13. REQUERIMIENTOS ADICIONALES DE MANTENIMIENTO

A. Cada poseedor de certificado debe cumplir con los requerimientos adicionales de mantenimiento(Vea RAB 43.19.) Estos requerimientos aseguran que las tareas mayores de mantenimiento y reparación (Overhaul), inspecciones de zona caliente, etc., sean realizadas en motores, hélices rotores y equipo de emergencia. Ello incluye el equipo portátil de oxígeno para fines médicos. Estos requerimientos no se aplican al fuselaje y no se consideran como una imposición de un programa de mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de otro modo un aumento al programa de inspección de la aeronave.

B. Se aplican los requerimientos para motores a los mismos motores incluyendo súper cargadores turbo y accesorios necesarios para su funcionamiento. Ello no incluye las provisiones para la aeronave tales como montaje o cubierta del motor o accesorios tales como generadores o arrancadores. La mayor parte de las hojas de datos de los certificados tipo

para hélices especifican la unidad aplicable de control que debe ser considerada como parte de la hélice.

C. El portador del certificado puede usar ya sea los requerimientos de mantenimiento recomendados por el fabricante o desarrollar un programa que incluya requerimientos equivalentes.

D. En el cumplimiento de los requisitos, el poseedor del certificado puede utilizar partes aplicables los requerimientos de mantenimiento del fabricante de la aeronave para los motores, hélices, rotor, equipo de emergencia; o las recomendaciones del fabricante de ítems individuales o una combinación de ambos. Los requerimientos del fabricante, tales como las inspecciones de pre vuelo que debe realizar el piloto, no deben ser consideradas como requerimientos adicionales de mantenimiento.

NOTA: El programa de mantenimiento del fabricante de aeronaves no incluye el equipo de aviónica instalado en la aeronave. Podría ser necesario solicitar del poseedor de certificado llevar a cabo un programa de inspección y mantenimiento que incluya la inspección y el mantenimiento del equipo de aviónica.

E. Los manuales del fabricante pueden ser:

(1) Boletines, cartas de servicio y otras publicaciones de mantenimiento.

(2) Los boletines de servicio y cartas de servicio referentes a reparación, modificaciones u otros ítems mas allá del término "mantenimiento" no caen dentro de los requerimientos y no se exige cumplimiento a menos que sea obligatorio mediante una directiva de Aeronavegabilidad. El poseedor del certificado puede incluir esos ítems en un programa adicional de mantenimiento para apoyar intervalos mayores de mantenimiento u otras inspecciones variables.

F. Un operador podría adoptar un programa entero de mantenimiento del fabricante. Este programa podría aplicarse a una marca, modelo, configuración específica y reunir los requerimientos de las regulaciones.

(1) Si el programa del fabricante de la aeronave no incluye overhaul de motores (o un mantenimiento pesado equivalente), y el programa del fabricante de motores lo hace, el operador debe incorporar el programa del fabricante de motores al grado necesario de ceñir los requerimientos de Overhaul del motor. Podría ser necesario el señalar boletines de servicio, las instrucciones de mantenimiento de otros fabricantes y un manual de mantenimiento a fin de asegurar un programa adecuado.

(2) Las limitaciones del programa deben mostrarse en las Especificaciones de Operación (ver Vol. II Capítulo 84)

G. La Reglamentación permite a un operador realizar su propio programa. Un programa desarrollado por un operador requiere la aprobación de la AAC y el operador debe justificar el programa. En la mayoría de los casos estos programa derivan del programa de mantenimiento del fabricante aunque ellos contengan variaciones tales como períodos más grandes de Overhaul de motores. Al evaluar el programa del operador, el inspector debe considerar la experiencia de la industria en la utilización del programa del fabricante.

(1) Cada cambio para un programa desarrollado por un operador requiere la aprobación de la AAC. Los cambios al programa del fabricante deben ser considerados pero no incorporados dentro de un programa desarrollado por el operador sin la aprobación específica.

(2) Un programa desarrollado por el operador será aprobado para el uso mediante las Especificaciones de Operación (ver Vol. II capitulo 84)

15 PROGRAMA APROBADO DE MANTENIMIENTO PARA EL TRANSPORTE DE EQUIPO DE OXIGENO PARA USO MEDICO.

A. La Reglamentación requiere que el equipo utilizado para almacenar, generar ó distribuir oxígeno y que se lleva a bordo de una aeronave debe ser mantenida de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado por el poseedor del certificado. El plan para efectuar inspecciones y mantenimiento, ya sea por tiempo de servicio, tiempo calendario, sistema de ciclos, o combinación debe cumplir con las instrucciones y procedimientos para conducir el programa de mantenimiento, incluyendo las verificaciones y pruebas necesarias deben ser de suficiente detalle para el personal de mantenimiento para efectuar correctamente el mantenimiento sin orientación posterior.

B. El programa de mantenimiento para transportar equipo de oxígeno para fines médicos es aprobado para uso en las Especificaciones de Operación como un ítem de equipo de emergencia (ver Vol. 2, Capítulo 84)

17. REVISIÓN DE LAS LIMITACIONES DE TIEMPO.

A. Las revisiones para tiempo límite de inspección y Overhaul para motores, hélices, rotores y equipo de emergencia normalmente están basadas en la experiencia de servicio. El operador puede pedir autorización para un incremento de tiempo entregando un justificativo para respaldar la

solicitud de ampliación. La información debe indicar que la ampliación no afectará negativamente la Aeronavegabilidad de la aeronave. Si los registros de servicio indican que cualquier ítem necesita reparación o ajuste u otro tipo de mantenimiento dentro de los límites que indica el fabricante debido a daños, uso o deterioro el operador debe tomar alguna acción correctiva.

B. Las limitaciones de tiempo pueden ser establecidas en términos de horas de operación, ciclos o tiempo calendario. Las limitaciones de tiempo en los ítems en que el deterioro no es necesariamente una función de horas de operación (tales como unidades electrónicas y equipo flotante de emergencia) deben ser establecidas en términos de tiempo calendario.

C. Incrementos en los intervalos de Overhaul de motores pueden ser aprobados en incrementos mutuamente acordados por el operador y el inspector principal de mantenimiento. El incremento se basará en la experiencia de un servicio satisfactorio y/o un examen de desmontaje completo en al menos un motor. El motor elegido para exhibición debe haber funcionado dentro del 5 por ciento del intervalo de tiempo vigente aprobado.

D. El operador puede justificar un incremento del intervalo de tiempo de inspección suministrando documentación probatoria que respalde el incremento propuesto. El inspector debe asegurar que las partes donde se realizó un muestreo del motor representan la muestra total de la población y no se la ha dado tratamiento especial o haya sido sujeta a inspecciones anteriores del operador. Una parte substancial del tiempo ha sido acumulada por el operador. La experiencia individual y las recomendaciones de mantenimiento para equipo similar pueden utilizarse como justificativo respaldatorio pero no debe ser el único origen.

E. Las extensiones de tiempo no deben exceder las 200 horas en motores recíprocos (a pistón) o 10 por ciento de motores a turbina.

F. Prolongaciones de limitaciones de tiempo son aprobados y autorizados para usos mediante especificaciones enmendadas de operación (vea el Vol. II, capítulo 84).

Sección 2. Procedimientos

1. PRE-REQUISITOS, REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN Y ENTRENAMIENTO RECURRENTE

A. Pre-requisitos

* Conocimiento de requerimientos regulatorios del RAB 43 y RAB 91.

* Terminación satisfactoria del curso de enseñanza para inspectores de Aeronavegabilidad, o equivalente.

* Autorización por parte del Jefe Nacional de Aeronavegabilidad.

B. Coordinación

Esta tarea requiere coordinación entre el inspector principal de mantenimiento y el inspector principal de aviónica.

C. Entrenamiento Recurrente.

Cada dos años.

3. REFERENCIAS, FORMULARIOS Y AYUDA TRABAJO

A. Referencias

* Manual del operador o solicitante

* Manual Guía del inspector de Aeronavegabilidad.

B. Formularios

* Especificaciones de Operación

C. Ayuda Trabajo

* Especificaciones de operación, listas de verificación y hojas de trabajo.

5. PROCEDIMIENTOS

A. Informe al operador/solicitante. Suministre al operador con políticas y requerimientos reglamentarios. Determine y conduzca reuniones preliminares si es necesario debe realizar como parte de una certificación

original revise la planificación de actividades para asegurar que la tarea puede ser efectuada de acuerdo a la planificación.

B. **Revisión del Programa de Eventos**. Si este trabajo es cumplido como parte de una certificación original, revise el programa de eventos y asegúrese que el trabajo puede ser cumplido de acuerdo al programa.

C. **Evalúe los requerimientos del manual general**. Asegúrese que las políticas y procedimientos del manual del operador / solicitante describan procedimientos, niveles de autoridad y la información apropiada para inspección y mantenimiento.

D. **Evalúe los requerimientos de inspección y mantenimiento.** Efectué lo siguiente:

(1) Determine que la aeronave reúna los requerimientos para 9 o menos asientos de pasajeros.

(2) Verifique con el operador/solicitante el tipo de programa con el cual la aeronave será inspeccionada.

(a) Si el operador/solicitante prefiere estar en una inspección progresiva, asegúrese los requerimientos regulatorios sean cumplidos.

(b) Si el operador / solicitante prefiere estar en un programa aprobado de inspección de aeronaves (AAIP – Approved Aircraft Inspection Program), asegúrese que todos los requerimientos reglamentarios sean cumplidos.

(c) Si el operador / solicitante prefiere estar en una inspección anual / de 100 horas, asegúrese que los requerimientos del RAB 91 sean cumplidos.

(3) Determine si el operador/solicitante reúne los requerimientos adicionales de mantenimiento para motores, hélices y rotores (si son aplicables) y equipo de emergencia.

(a) Determine si el operador / solicitante piensa utilizar el programa de mantenimiento del fabricante o desarrollar uno propio.

(b) Determine los intervalos del tiempo de servicio para los cuales el operador/solicitante desea aplicar. Los tiempos son aceptables, complete las especificaciones de operación.

E. Analice las discrepancias

Discuta con el operador cualquier discrepancia y los cambios requeridos para solucionarlos.

7. RESULTADO DE LAS TAREAS

A. Cuando se han cumplido todos los requisitos para aceptación y aprobación de la inspección y los programas de mantenimiento, apruebe las Especificaciones de Operación.

C. Documentación de la Tarea. Archive todo la documentación en los archivos de la AAC correspondientes al operador / solicitante.

9. ACTIVIDADES FUTURAS.

Vigilancia de rutina.

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO